

Juha Kostekivi

SIIRTYMÄREITTI MOOTTORIKELKKAILIJOILLE PÄIVÄRINTEEN TAAJAMAAN

SIIRTYMÄREITTI MOOTTORIKELKKAILIJOILLE PÄIVÄRINTEEN TAAJAMAAN

Juha Kostekivi

Opinnäytetyö

Kevät 2013

Maaseutuelinkeinojen
koulutusohjelma

Oulun seudun ammattikorkeakoulu

TIIVISTELMÄ

Oulun seudun ammattikorkeakoulu

Maaseutuelinkeinojen koulutusohjelma, Yritystoiminnan suuntautumisvaihtoehto

Tekijä: Juha Kostekivi

Opinnäytetyön nimi: Siirtymäreitti moottorikelkkailijoille Päivärinteen taajamaan

Työn ohjaaja: Anu Hilli

Työn valmistumislukukausi ja -vuosi: Kevät 2013

Sivumäärä: 32 + 2

TIIVISTELMÄ

Moottorikelkkailu harrastus on kasvanut voimakkaasti ja moottorikelkkailuun tarkoitettujen reittien määrä on myös lisääntynyt. Virallisille moottorikelkkailureiteille siirtyminen ajaen on kuitenkin usein ongelmallista, sillä erityisesti pienistä kylätaajamista puuttuvat yhteydet, eli siirtymäreitit virallisille reiteille.

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli suunnitella kolme eri siirtymävaihtoehtoa moottorikelkkailijoille Muhoksen kunnassa sijaitsevan Päivärinteen taajaman läpi. Opinnäytetyön toimeksiantajana oli Jokirinteen kylätoimikunta, joka pyrkii kehittämään Päivärinteen aluetta asukkaiden viihtyvyyden parantamiseksi. Opinnäytetyön lähtöaineistona käytettiin alueen peruskarttoja. Lisätietoa reittisuunnittelusta kerättiin Internetistä ja kirjallisuudesta. Opinnäytetyöhön sisältyi maastotyöskentelyä GPS-laitteella.

Opinnäytetyön tuloksena syntyi kolme eri siirtymäreittivaihtoehtoa Päivärinteen taajamaan. Suunnittelun aikana kiinnitettiin huomiota kelkkailun aiheuttamiin haittavaikutuksiin ja niiden oleelliseen vähentämiseen alueella. Siirtymäreitit pyrittiin suunnittelemaan mahdollisimman vähän häiriötä aiheuttaviksi ja turvallisiksi käyttää. Tulevaisuuden tavoitteena on saavuttaa turvallinen ja sopuisa liikkuminen, sekä ulkoilu kaikkien alueella liikkuvien ja siellä asuvien kesken.

Asiasanat: moottorikelkkailu, ulkoilureitit, tieliikennelaki, Muhoksen kunta

ABSTRACT

Oulu University of Applied Sciences

Degree programme in agricultural, Option of Entrepreneurships

Author: Juha Kostekivi

Title of thesis: Snowmobilroad in the Päivärinne population center

Supervisor: Anu Hilli

Term and year when the thesis was submitted: Spring 2013 Number of pages: 32 + 2

ABSTRACT

Snowmobil driving as a hobby had become more and more popular and the number of the snowroads has also increased. The greatest problem is how to move on the official roads. Especially in small villages the lack of snowmobil roadconnections bothers the inhabitants.

The main target in this project was to plan three different possibility ways to move on to official snowroads in Muhos trough the Päivärinne population center. The principal for this project is Jokirinne village committee. With this project Jokirinne village committee is developing to improve the pleasant environment. Base maps and also the roadplaning information for the Web and from literature were used as source material. Also the GPS-monitor was used to demonstrate planned roads on document.

While planning the harms and how to reduce them was taken noticed. The roads were planned to be safety as possible and to not to make harm for anyone. The goal for the future was to make safety and peaceful outdoor recreation for anyone in Päivärinne.

Keywords: snowmobile driving, outdoor routes, the law in road traffic, Muhos municipality

Sisällysluettelo

TIIVISTELMÄ	3
Oulun seudun ammattikorkeakoulu	3
ABSTRACT	4
Oulu University of Applied Sciences.....	4
1 Johdanto	6
2 Ulkoilureittien perustaminen	8
2.1 Ulkoilureittien perustamisessa huomioitavia asioita	8
2.2 Ulkoilureittien perustamistavat	8
3 Moottorikelkkailureitin perustaminen.....	10
3.1 Aloite reittihankkeelle	10
3.2 Reitin tarpeellisuus	10
3.3 Reittien perustamisen syitä	12
3.4 Moottorikelkkareitti ja sen sijoittaminen	12
4 Suunnittelualue ja menetelmät.....	16
4.1 Suunnittelualueen taustatietoja.....	16
4.2 Siirtymäreittien suunnittelu	19
5 Siirtymäreitit	22
5.1 Reittivaihtoehto 1 Oulujoki – Kallioselkä	22
5.2 Reittivaihtoehto 2 Hepo-oja – Kallioselkä	24
5.3 Reittivaihtoehto 3 Päivärinteen Itäpuoli – Kallioselän reitti.....	26
6 Johtopäätökset ja kehittämissuhteet.....	28
7 Pohdinta.....	30
Lähteet	31
LIITTEET	33

1 Johdanto

Päivärinteen kylätaajama on hyvin suosittua asuin-aluetta ja sen asukasmäärä on tasaisessa kasvussa. Asukasmäärän kasvun myötä on mopojen, mönkijöiden ja moottorikelkkojen määrä lisääntynyt merkittävästi. Päivärinteellä kasvaneet ajoneuvomäärät ovat aiheuttaneet asukkaille monenlaista haittaa ja liikenteessä on ollut useita vaaratilanteita. Luvaton ajaminen maastossa ja kylätaajama-alueella on aiheuttanut useita valituksia kylätoimikunnalle.

Kylätoimikunta on perustanut vuonna 2002 luvallisen kelkkauran Päivärinteen taajamasta Muhoksen kunnan omistamalle Kallioselän kämpälle. Tältä uralta on yhteys viralliselle Ylikiiminki – Muhos kelkkareitille, josta taas on yhteys lähes ympäri Suomen. Kylätoimikunnan perustama kelkkaura alkaa keskeltä Päivärinteen taajamaa. Tämä tilanne on käytännössä luvattoman kelkkailun ydin, koska taajamasta ei ole siirtymämahdollisuutta Kallioselkään kulkevalle kelkkauralle ja siksi etenkin moottorikelkkailijat ajelevat mistä helpoiten pääsevät.

Kylätoimikunta on ottanut luvattomien ajourien käytön vakavasti ja perustanut kylätoimikunnan alaisuuteen moottoritoimikunnan, joka pyrkii saamaan alueelle niin sanottuja siirtymäreittejä. Luvallisia siirtymäreittejä pitkin ajaminen virallisille kelkkaurille ja -reiteille olisi turvallista, mahdollisimman vähän häiriötä tuottavaa ja maanomistajia kunnioittavaa. Kylätoimikunnan tarkoituksena on rakentaa luvalliset siirtymäreitit Päivärinteen taajama-alueelle, joita voisivat käyttää moottorikelkkailijat, mönkijöillä liikkujat ja osittain mopot sekä motocross-harrastajat.

Opinnäytetyön tavoitteena on suunnitella kolme siirtymäreittivaihtoehtoa Päivärinteen taajamasta virallisille moottorikelkkareiteille. Silloin

moottorikelkkailijat voisivat siirtyä jouhevasti ilman ongelmia virallisille reiteille. Siirtymäreitit palvelisivat myös mönkijöillä ja mopoilla liikkuvia. Reitit sijoittuisivat Päivärinteen taajaman alueelle siten, että ne häiritsisivät mahdollisimman vähän alueen asukkaita, ulkoilijoita, urheilijoita ja maanomistajia.

2 Ulkoilureittien perustaminen

2.1 Ulkoilureittien perustamisessa huomioitavia asioita

Ulkoilureitin perustamiselle tulee olla yleinen tarve. Reitin tarve ja luonne kannattaa selvittää jo ennen suunnitteluvaihetta. Tällöin selvitetään ulkoilureitin käyttötarkoitus ja kohderyhmä, esimerkiksi kävelijät, hiihtäjät, moottorikelkkailijat tai liikuntarajoitteiset. Käyttötarkoitus ja kohderyhmä määritellään selkeästi. Reitin tarve voi liittyä esimerkiksi maakunnan, kunnan tai sen osan ulkoilun edistämiseen. Reitin tarve voi nousta esiin myös matkailun edistämisestä alueella, ulkoilun haittojen vähentämisestä tai luonnonsuojelullisista syistä. (Ulkoilulaki 13.7.1973/ 606, Suomen latu 2002, hakupäivä 7.3.2013.)

Moottorikelkkailureittiä suunniteltaessa voitaisiin miettiä ns. monikäyttöreitien mahdollisuutta, jossa otetaan huomioon myös maastopyöräily-, patikointi- ja maastoratsastusreittien tarpeellisuus. Tämä edellyttää, että maastopohjaa voidaan käyttää myös kesällä. Tiiviisti rakennetut alueet ja uudet aktiviteetit lisäävät erilaisten reittien kysyntää ja vaatimuksia. Paikoissa missä on mahdollista yhdistää eri vaatimustason reitit ne tulisi suunnitella yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Esimerkiksi kesäaikana voidaan metsämaastossa kulkevia moottorikelkkareitin osia käyttää ratsastus- ja pyöräilyreitteinä. (Herva 2000, 13.)

2.2 Ulkoilureittien perustamistavat

Ulkoilureittien perustamista ohjaa lainsäädäntö. Yleiseen käyttöön tulevan ulkoilureitin perustamiseksi on laadittava ja vahvistettava ulkoilureittisuunnitelma. Ulkoilureittisuunnitelma laaditaan kunnan toimesta. Suunnitelmasta tulee näkyä reitin kulku ja ulkoilureittiin kuuluvat liitännäisalueet. Lisäksi suunnitelmasta on käytävä ilmi ne kiinteistöt, joiden alueen kautta reitti

tulisi kulkemaan ja kulkutapa reitillä. Ulkoilureittisuunnitelman vahvistaa paikallinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. (Ulkoilulaki 13.7.1973/ 606.)

Ennen suunnitelman vahvistamista on sitä pidettävä nähtävänä 14 päivän ajan, jolloin suunnitelmaan on mahdollisuus perehtyä. Lisäksi niillä, joiden etua suunnitelma koskee, on tilaisuus muistutusten tekemiseen. Kun ulkoilureittisuunnitelma on vahvistettu, pidetään ulkoilureittitoimitus. Ulkoilureittitoimituksessa vahvistetaan reitin kulku ja liitännäisalueiden sijainti. Ulkoilureittitoimituksessa määrätään myös korvaukset maanomistajille. (Ulkoilulaki 13.7.1973/606.) Ulkoilureittitoimituksella muodostetaan yleinen käyttöoikeus ulkoilijoiden kulkemista varten (Koskinen 2012, 2, hakupäivä 7.3.2013).

Ulkoilulain mukaan ulkoilu- ja moottorikelkkailureittien perustaminen on mahdollista maanomistajan tahdosta riippumatta, mikäli virkistystoiminnan järjestäminen sitä vaatii. Maan käyttöoikeuden luovuttamisesta ulkoilureittiä varten voidaan maksaa korvausta. Lisäksi, ulkoilureitin pitämisestä ja käyttämisestä aiheutuvasta haitasta voidaan alueen omistajalle tai haltijalle suorittaa korvaus. Korvaus suoritetaan kertakaikkisena tai määräaikaisena. (Ulkoilulaki 13.7.1973/606.)

Ulkoilureitti on mahdollista perustaa myös ilman vahvistettua ulkoilureittisuunnitelmaa. Tällöin lähtökohtana on reitin ylläpitäjän ja maanomistajan välinen sopimus reitin perustamisesta. Jos ulkoilureitti on suunniteltu ja merkitty sitovana merkintänä vahvistettuun kaavaan, se voidaan perustaa. Yleisessä käytössä olevat kuntien hallinnoimat ulkoilu- ja virkistysreitit on useimmiten perustettu sopimusmenettelyin. Tällöin ei ole laadittu elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa vahvistettua reittisuunnitelmaa. (Koskinen 2012, 2-5 hakupäivä, 7.3.2013.)

3 Moottorikelkkailureitin perustaminen

3.1 Aloite reittihankkeelle

Aloitteen moottorikelkkailureitin perustamiseksi voi tehdä jokainen reittiä tarvitseva henkilö, koska moottorikelkkailureitit perustetaan yleistä tarvetta varten. Kuntalain 4:28 §:n mukaan kunnan asukkailla on oikeus tehdä aloitteita kunnalle sen toimintaan liittyvissä asioissa, joten kuntalaki tukee yleistä oikeutta aloitteen tekemisestä moottorikelkkailureitin perustamiseksi. (Kuntalaki 17.3.1995/365; Tallgren 1999,19.)

Moottorikelkkailun harrastajat ja moottorikelkkakerhot ovat usein aloitteen tekijöitä moottorikelkkailureittejä perustettaessa. Myös matkailu- ja huoltamoyritykset sekä muunlaiset elinkeinonharjoittajat voivat olla aloitteiden tekijöitä. Myös kunnalla, Metsähallituksella ja Ympäristökeskuksella voi olla tarpeita kehittää alueen moottorikelkkailua ja matkailua yleensäkin. Vähitellen useilta tahoilta saadut aloitteet voivat myös olla peruste käynnistää reittihanke. (Tallgren 1999,19–20.)

3.2 Reitin tarpeellisuus

Moottorikelkkailureittihankkeen tarpeellisuus selvitetään aloitteen pohjalta ja sen tärkein tekijä on alueen ja muualta tulevien moottorikelkkailijoiden määrä. Alueen moottorikelkkailukerhoilla ja alan yrityksillä on yleensä ajantasaista tietoa jo käytössä olevista kelkkailu-urista ja kelkkailureiteistä, sekä arviot niiden käyttöasteesta. Tarvittaessa voidaan järjestää moottorikelkkojen liikennelaskentaa ja siten arvioida suunnitellun reitin liikenne-ennustetta. Ajoneuvohallintokeskuksella on lääni- ja kuntakohtaiset tilastot rekisteröidyistä

moottorikelkoista, joita tietoja voidaan myös hyödyntää arvioitaessa moottorikelkkareittihankkeen tarpeellisuutta. (Tallgren 1999, 20.)

Hankkeen tarpeellisuutta ja merkitystä arvioidaan myös hankkeesta hyötyvien matkailu- ja majoitusyritysten sekä huoltamo- ja kauppapalveluiden näkökulmasta. Varsinkin Pohjois-Suomessa moottorikelkkailu on merkittävä matkailua edistävä virkistysmuoto ja siksi kartoitetaan alueen matkailuyritysten rakenne sekä mahdollisuudet moottorikelkkasafareiden ja moottorikelkkatapahtumien järjestämiseen. Näin saadut tulot lisäävät myös kuntien saamia verotuloja. Hyötyjen lisäksi on arvioitava myös reittisuunnitelman haittavaikutukset. (Tallgren 1999, 20.)

Moottorikelkkailureittiä perustettaessa moottorikelkkakerholla ei ole lakisääteisiä tehtäviä, ellei se halua reitin pitäjäksi. Kelkkakerhojen toiminta ja rahoitus perustuu suurelta osin talkootyöhön ja jäsenmaksuihin, joiden turvin kelkkakerhot ovat rakentaneet sopimuksiin perustuvia kelkkauria omaan käyttöönsä. Siksi kelkkakerhoilla ei yleensä ole resursseja yleisen moottorikelkkailureitin perustamiseen. Moottorikelkkakerhon rooli tulisi siten olla aloitteentekijä ja yhteistyötä tekevä osapuoli osallistuen mahdollisuuksien mukaan reitin suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon. (Tallgren 1999, 25–26.)

Omakotitaloissa asuvat ihmiset ja maanomistajat ovat kokeneet varsinkin moottorikelkkailun haitalliseksi, kun kelkoilla ajetaan jopa yksityisten pihojen poikki ja tallataan kokonaisia peltolohkoja ja siten aiheutetaan vahinkoa pihuille ja kasvustolle pellolla. Lisäksi metsissä tarpeeton kelkkailu aiheuttaa vahinkoja erityisesti puun taimille. Talvella, kun lumen alla olevia taimia ei näy, moottorikelkalla yli ajettaessa taimen latvus vaurioituu tai jopa katkeaa ja siten menetetään kasvava laatupuu.

3.3 Reittien perustamisen syitä

Moottorikelkkakerhot ja kunnat ovat perustaneet ja rakentaneet sopimuksiin perustuvia merkittyjä kelkkailu-uria moottorikelkkailijoita varten. Kuitenkaan niistä ei aina päästä sopimukseen maanomistajien kanssa ja ne eivät ole pysyviä varsinkaan silloin, kun maanomistajat vaihtuvat. Moottorikelkkailun lisääntymisen takia kelkkailu olisi saatava ohjattua moottorikelkkailureiteille käyttämällä hallinnollisia ja muita keinoja, koska maastoliikennelain mukaiset moottorikelkkailureitit helpottaisivat useiden käyttäjäryhmien moottorikelkan käyttöä. (Tallgren 1999,19.)

Maastoliikennelain 1:1 §:n tavoitteena on moottorikelkkailusta aiheutuvien haittojen ehkäisy ja tätä tavoitetta pyritään toteuttamaan ohjaamalla moottorikelkkailu virallisille kelkkailureiteille, jolloin moottorikelkkailusta ympäristölle aiheutuva haitta on mahdollisimman vähäistä (Maastoliikennelaki 22.12.1995/1710). Moottorikelkkailua on myös helpompi valvoa, kun luvaton ja ympäristöä häiritsevä kelkkailu saadaan ohjattua yleisille moottorikelkkailureiteille. Lisäksi ympäristön ja luonnon roskaantuminen vähenee valvotuilla ja hoidetuilla reiteillä. (Tallgren 1999,19).

Tieliikennelain 1:2 §:n mukaan moottorikelkkailureitti on tie ja siellä on noudatettava tieliikennelain 1:3 §:n mukaisesti liikennesääntöjä, huolellisuutta ja varovaisuutta sekä vahingon välttämistä erikoisten olosuhteiden takia (Tieliikennelaki 3.4.1981/267). Tämän takia virallinen moottorikelkkailureitti parantaa liikenneturvallisuutta, jota maastoliikennelailla tavoitellaan (Maastoliikennelaki 22.12.1995/1710; Tallgren 1999,19).

3.4 Moottorikelkkareitti ja sen sijoittaminen

Tieliikennelain mukaan moottorikelkkailureitti luetaan tieksi ja siksi moottorikelkkareitillä noudatetaan tieliikenteen sääntöjä. Moottorikelkkareitti voidaan perustaa maa-alueelle, suljetulle metsäautotielle tai jääpeitteiselle vesialueelle, jota kuitenkin tulee välttää sen vaarallisuuden takia. (Tieliikennelaki 3.4.1981/267).

Moottorikelkkareitti edellyttää reittitoimitusta, reitin pitäjän ja maanomistajien välistä kirjallista sopimusta tai kunnan ympäristöviranomaisen vahvistamaa reittisuunnitelmaa. Reittitoimituksella varmistetaan pysyväksi tarkoitetun reitin säilyminen ja merkintä kiinteistörekisteriin. Reittitoimituksessa perustetaan maastoon merkitylle moottorikelkkailureitille yleinen käyttöoikeus moottorikelkalla ajamiseen lumipeitteen aikana. Kunta on yleensä moottorikelkkailureitin pitäjä, mutta myös valtio, kuntayhtymä, yhteisö tai elinkeinonharjoittaja voi olla reitin pitäjä. (Maastoliikennelaki 22.12.1995/1710.)

Ulkoilulain mukaista ulkoilureittitoimitusta tai maastoliikennelain mukaista reittitoimitusmenettelyä käytetään moottorikelkkareittien perustamisessa vähän. Jos reittitoimitusta käytetään, yleensä perusteena reittitoimitukselle on ollut se, että pääsy kulku-uralle on haluttu varmistaa. Maakunnallisten moottorikelkkailureittien toteuttamisessa on myös käytetty reittitoimitusmenettelyä. Reittitoimitusmenettelyä on käytetty, kun yksittäisen maanomistajan kanssa ei ole päästy sopuun ajouran sijoittamisesta hänen tilalleen, jolloin koko laajempi moottorikelkkailu-urasto olisi ollut vaarassa jäädä toteutumatta tai ainakin se olisi katkennut. (Koskinen 2012, 9, hakupäivä 7.3.2013.)

Usein moottorikelkkailureitit on perustettu reitin pitäjän ja maanomistajien välisellä kirjallisella sopimuksella. Jos sopimukset on laadittu lyhytkestoisiksi, tällöin moottorikelkkailureitit ja -urat ovat alttiina sijaintipaikkamuutoksille ja katkoksille. (Mankonen 2003, 2).

Moottorikelkkareittiä perustettaessa vältetään uusien aukkojen tekoa metsämaalle, koska ne lisäävät kustannuksia. Myös teiden käyttö on pääsääntöisesti kiellettyä. Sen takia käytetään mahdollisuuksien mukaan jo valmiina olevia sähkö- ja rajalinjoja, sekä polkuja ja muita avoimia uria. Sähkölinoja käytettäessä on otettava huomioon pylvää ja harukset, jotka ovat merkittäviä turvallisuusriskejä. Sen takia reitti sijoitetaan linjan viereen ja tarvittaessa levennetään tolppien tai haruksien kohdalla. Sähkölinojen käyttö edellyttää aina sähkölinjoista vastaavan yhtiön lupaa. Avoimena pidettävät kiinteistöjen rajalinjat ovat myös suositeltavia reittipohjia. Silloin rajamerkkien paikat selvitetään ja ne kierretään. (Tallgren 1999, 38.)

Maastoliikennelain 1:2 §:n mukaan metsä- ja maatalousmaalle voidaan perustaa moottorikelkkailureitti. Metsään oikein sijoitettu reitti on turvallinen ja se aiheuttaa vähiten meluhaittoja. Taimikot ja arvokkaat kasvatusmetsiköt kierretään mahdollisuuksien mukaan. (Maastoliikennelaki 22.12.1995/1710; Tallgren 1999, 38.)

Maatalousmaan käyttö moottorikelkkareitin pohjaksi ei ole suotavaa, koska siitä aiheutuu monenlaista haittaa peltomaalle. Maa-alueen tiivistyminen, routasyvyyden kasvu, salaojaputkistojen mahdollinen jäätyminen ja jääpolte voivat alentaa satotasoa. Jos peltoaluetta joudutaan käyttämään reittipohjana, määritellään reittipaikka yhteistyössä maanomistajan kanssa ja se sijoitetaan yleensä pellon reunoille tai tilusteille. (Tallgren 1999, 39.)

Maastoliikennelain 1:2 §:n mukaan moottorikelkkailureitti voidaan perustaa taajama-alueelle, koska esimerkiksi puistot, virkistys-, urheilu- ja uimaranta-alueet, sekä piha-alueet luokitellaan maastoksi. Käytännössä näiden alueiden käyttö reittipohjina on vaikeaa moottorikelkkailun aiheuttamien haittojen takia. Pohjois-Suomessa taajamiin sijoitetut reitit on toteutettu epävirallisilla pistoilla, jotka perustuvat reitin pitäjän, poliisiviranomaisen ja kunnan yhteiseen sopimukseen. Reitit on sijoitettu yleisen tien auraamattomalle osalle,

jalkakäytävälle tai kevyenliikenteen väylälle, jolle lainmukaisuus on varmistettu. (Maastoliikennelaki 22.12.1995/1710; Tallgren 1999, 39.)

Jääpeitteinen vesialue on maastoliikennelain 1:2 §:n mukaista maastoa, joten moottorikelkkailureitti voidaan perustaa myös sinne. Maastoliikennelain 2:4 §:n mukaan maanomistajan lupaa ei tarvita, joka perustuu vesilain 1:24 §:n mukaiseen yleiskäyttöoikeuteen (Maastoliikennelaki 22.12.1995/1710; Vesilaki 27.5.2011/587). Siten reitin perustaminen vesialueelle ei ole välttämätöntä, mutta se on suositeltavaa, koska se antaa moottorikelkkareitille turvallisuutta ja pysyvyyttä. Jääalueilla on reitin turvallisuuteen kiinnitettävä erityistä huomiota virtaavan vesistön, talvikäytössä olevien syväväylien ja lähteiden takia. Myös jäälle nouseva vesi ja heikko jäätilanne ovat merkittäviä haittatekijöitä reitille. Sen takia on suunnittelun aikana oltava yhteydessä paikallisiin asiantuntijoihin, kuten kalastajiin ja maanomistajiin. (Tallgren 1999, 41–42.)

4 Suunnittelualue ja menetelmät

4.1 Suunnittelualueen taustatietoja

Suunnittelualue sijaitsee Oulujokivarressa Muhoksen kunnan alueella, Päivärinteen kylässä Oulujoen Pohjoisrannalla. Päivärinteeltä on matkaa Muhoksen keskusta noin 12 km ja Oulun keskusta noin 26 km. Suunnittelualue on pinta-alaltaan noin 50 km². Suunnittelualue sisältää metsämaata, maatalousmaata, kaavoitettua ja pääosin rakennettua tonttimaata ja virkistyskäyttöön tarkoitettuja alueita. Lisäksi suunnittelualue sisältyy laajempaan, valtakunnallisestikin huomattavaan Oulujoen laakson maisema-alueeseen. (Päivärinteen Osayleiskaava 2012. 1.)

Päivärinteen kylä on syntynyt 1930-luvun alussa Päivärinnan lohkoilalle rakennetun Päivärinteen tuberkuloosiparantolan ympärille. Oulujoen rantatörmälle rakennettu Päivärinteen parantola on kulttuurihistoriallisesti arvokas kokonaisuus. Nykyisin sairaala ja siihen liittyvät asuinkerrostalot ovat pääosin noin 200-paikkaisen hoivakodin käytössä. (Jokirinteen kylätoimikunta, luettu 15.2.2012.)

Nykyisin Päivärinne on yli 1000 asukkaan omakoti- ja rivitaloalue tarvittavine lähipalveluineen. Alueen lähipalveluita ovat muun muassa päiväkotit, koulu, kauppa ja posti. Kylä puhtaan luonnon keskellä on erityisesti lapsiperheiden suosimaa asuinalueita. Päivärinteen tontit ovat kohtuullisen kysyttyjä, minkä takia Muhoksen kunta on kaavoittanut alueelle lisää tontteja. (Jokirinteen kylätoimikunta, luettu 15.2.2012.)

Päivärinteen kylällä on hyvin monipuoliset harrastus-, ulkoilu- ja liikuntamahdollisuudet. Hyrkin koulun liikuntasali tarjoaa hyvät mahdollisuudet

sisäpeleille ja -liikunnalle. Ulkoliikunnan harrastuspaikkoja on useita ja ne ovat käytössä ympäri vuoden. Alueella on muun muassa jääkiekkokaukalo, luistelu- ja urheilukenttä, lentopallo- ja palloilukenttä, valaistu latu, pururata, pulkka- ja kelkkamäkiä lapsille, Kallioselän ulkoilureitti, Junninojan uimapaikka Oulujoen rannassa ja moottorikelkkareitti. Jokirinteen kylätoimikunta järjestää kaikki tapahtumat yleensä taajaman ytimessä, eli Hyrkin koululla ja sen ympäristössä. (Jokirinteen kylätoimikunta, luettu 15.2.2012.)

Urheiluseura Laitasaaren Vedolla on myös alueella hyvin aktiivista toimintaa. Hyrkin koulun liikuntasalia käytetään harjoitus-, peli- ja kerhopaikkana. Juoksu- ja hiihtoharjoituksia pidetään taajamassa olevalla pururadalla ja sen lähialueella suunnistusharjoituksia ja -kilpailuja. Lisäksi Laitasaaren Veto järjestää alueella hiihto-, juoksu- ja suunnistuskilpailuja. (www.laitasaarenveto.fi.) Jokirinteellä oleva jääkiekkokaukalo, sekä Hyrkin koululla olevat lähiliikunta- ja leikkipaikat ovat alueen lasten ja nuorten aktiivisessa käytössä (Kuva 1).



KUVA 1. Hyrkin koulun lähiliikuntapaikan kiipeilyteline.

Kallioselän hiihtoreitti on talvella hyvin suosittu harraste- ja kilpahiihtäjien hiihtolenkki, jolle on suora yhteys valaistulta ladulta (Kuva 2). Pururata on myös omatoimiliikkujien ahkerassa käytössä ympäri vuoden. Kaikkinensa Päivärinteen ja sen lähialueen asukkaat ovat hyvin aktiivisia ulkoilun- ja liikunnan harrastajia ja arvostavat Päivärinteellä luonnon läheisyyttä, puhdasta ilmaa ja rauhallista ympäristöä.



KUVA 2. Valaistu latu/pururata.

Päivärinteen koillispuolella on mäistä ja kumpareista hiekkapohjaista metsämaisemaa, jossa kulkee yleinen valaistu pururata. Siellä on myös vanha hiekanottopaikka, joka on ajan kuluessa täyttynyt vedellä ja on aikaisemmin

ollut virallinen uimapaikka. Kauempana Päivärinteen taajamasta on hajanaisia peltokuvioita metsämaiseman lomassa, jotka ovat pääasiassa viljelyskäytössä. Päivärinteen koillisosassa kulkee suurjännitelinja, joka hallitsee massiivisuudellaan kaukomaisemaa. (Päivärinteen Osayleiskaava 2012, 2.)

Päivärinteen taajama-asutuksen lisäksi suunnittelualueeseen kuuluu pääosin Oulujoki-varressa sijaitsevat maisemallisesti arvokkaat rantapellot (Päivärinteen Osayleiskaava 2012. 1). Maantie 8300 kulkee Oulujoen läheisyydessä erottaen metsä- ja peltomaiseman toisistaan Päivärinteen Pohjoispuolella. Päivärinteen Itäpuolella on laajempi peltoaukeama, jota maantie 8300 halkoo.

4.2 Siirtymäreittien suunnittelu

Moottorikelkkailuun liittyvien siirtymäreittien toteutumisen edellytyksenä on lupa maanomistajalta reitin perustamiseen. Siirtymäreittien alustavaa linjausta lähdettiin ensimmäiseksi suunnittelemaan muutaman maanomistajan ja Jokirinteen kylätoimikunnan aktiivisen jäsenen avustuksella. Suunnittelussa otettiin huomioon se, kenen maiden läpi saadaan mahdollinen lupa kolmelle eri siirtymäreitille.

Alustavan suunnitelman mukaan rakennettaisiin kolme erillistä siirtymäreittiä: yksi Päivärinteen taajaman itäpuolelle, yksi länsipuolelle, sekä yksi reitti Oulujoelta taajama-alueen lävitse Kallioselän kelkkauralle. Moottorikelkkailu jäällä on luvallista, joten on luontevaa, että Oulujoelta pääsisi siirtymäreittejä pitkin viralliselle kelkkauralle. Oulujoen jäällä liikkuvien moottorikelkkailijoiden tulisi voida siirtyä ”laillisesti” Päivärinteen taajaman läpi Kallioselän yhdysreitille.



KUVA 3. Siirtymäreiteille on todellinen tarve Päivärinteen taajamassa.

Tämän jälkeen selvitettiin peruskartan ja ilmakuvan avulla, mistä reitit voisivat maastossa kulkea. Siirtymäreittivaihtoehtojen suunnittelussa hyödynnettiin sähkölinjat ja muut mahdolliset valmiit urat (Kuva 4.), jolloin siirtymäreittien rakennuskustannukset jäävät huomattavasti pienemmiksi kuin silloin, jos uutta uraa joudutaan tekemään metsää hakkaamalla. Myös lupa reitin perustamiselle saadaan maanomistajilta todennäköisesti helpoiten, kun hyödynnetään valmiit urat. Lisäksi peruskartalta hahmotettiin mahdolliset siltojen ja rumpujen tarpeet eri vaihtoehtoissa. Myös mahdollinen kaava-alueen laajeneminen otettiin reittisuunnitelmissa huomioon.

Siirtymäreittien eri vaihtoehtoissa huomioitiin teiden ja virkistysreittien ylityksien määrä, koska jokainen ylitys aiheuttaa aina turvallisuusriskin. Lisäksi selvitettiin siirtymäreitin läheisyyteen sijoittuvien asuintalojen määrä. Tällä pyrittiin arvioimaan siirtymäreittien tuomaa meluhaittaa läheiselle asutukselle.

Tämän jälkeen maastossa käytiin läpi eri siirtymäreittivaihtoehdot ja tarkastettiin muun muassa siltojen ja rumpujen rakennustarpeet. Lisäksi arvioitiin moottorikelkkojen siirtymäreitin ja muiden reittien kohtaamispaikkojen sekä teiden ylitysten turvallisuutta. Tämän jälkeen valittiin siirtymäreittivaihtoehdot, jotka paikannettiin GPS:n avulla. Siirtymäreiteistä yksi kulkee Päivärinteen taajaman itäpuolella, toinen länsipuolella, sekä yksi reitti Oulujoelta taajama-alueen lävitse Kallioselän kelkkauralle.



KUVA 4. Sairaalan vanhaa ympärysaidan linjaa.

5 Siirtymäreitit

5.1 Reittivaihtoehto 1 Oulujoki – Kallioselkä

Ensimmäinen siirtymäreittivaihtoehto lähtee Oulujoelta (Kuva 5.) Junninojan uimarannan kohdalta (Liite 1). Reitti nousee Oulujoelta Lumpustajan polkua pitkin kohden Päivärinteeseen taajamaa ja jatkuu Junninojan itäpuoleiselle törmälle. Tämän jälkeen reitti ohjataan kuntopolun vierustaa Valtunpolulle asti, joka on kävely ja pyörätie. Tähän kohtaan tarvitaan varoitusmerkki.

Reitti jatkuu Valtunpolun vierustaa Sairaalantien, Päivärinteentien ja Piilolantien risteykseen. Tässä kohtaa on Päivärinteeseen tiellä hidaste ja suojatie, josta Päivärinteentie voidaan ylittää. Siirtymäreitille tulee sijoittaa tähän kohden STOP-merkit. Tämän jälkeen reitti suunniteltiin jatkumaan Piilolantien oikealla puolen olevaa kevyenliikenteen vierustaa pitkin Piilolantien päähän asti. Piilolantieltä erkanevat Koulupolku, Jussinkuja, Kallenuja, Eemelinkuja ja Villenuja, jotka joudutaan tässä siirtymäreittivaihtoehdossa ylittämään. Jokaiseen tienylityskohtaan tarvitaan varoitusmerkit. Reitti ylittää myös valaistun kuntopolun/ladun, joten reitille tarvitaan STOP-merkit ylityskohtaan ja kuntoradan puolelle varoitusmerkki moottorikelkoista (Kuva 6.).

Tästä reitti suunniteltiin jatkumaan viljelystien reunaa pitkin Vänntilänojan yli, jossa jo olevaa rumpua pitää leventää ja raivata kanavan penkalla olevaa risukkoa pois (Kuva 7.). Kanavan ylityksen jälkeen reitti linjattiin suoraa linjaa pellolla olevan veto-ojan yli, jossa on jo sopiva rumpu. Siirtymäreitti suunniteltiin kulkeväksi veto-ojan reunustaa noin sata metriä, josta se linjattiin pellon reunassa olevan rummun kautta metsään. Metsäosuudella huomioitiin olemassa oleva linja, jota pitkin siirtymäreitti linjattiin suurjännitesähkölinalle. Sähkölinala pitkin reitti jatkuu jo olemassa olevalle Kallioselän reitille (Liite 1).



KUVA 5. Junninojan uimaranta Oulujoella.



KUVA 6. Valaistun kuntopolun/ladun ylitys.



KUVA 7. Väänttilänojan ylityspaikka.

5.2 Reittivaihtoehto 2 Hepo-oja – Kallioselkä

Toinen moottorikelkkojen siirtymäreittivaihtoehto lähtee Oulujoelta Hepo-ojan kohdalta Metelinmäeltä (Liite 1). Reitti nousee Oulujoelta Hepo-ojan itäpuolelta jatkuen Hepo-ojan vartta suoraan Vaalantien yli pellolle meneviä liittymiä hyödyntäen. Vaalantien ylityskohtaan tarvitaan STOP-merkit. Tienylityksen jälkeen reitti linjattiin Vaalantien suuntaisesti kohti itää, hyödyntäen pellon- ja metsänreunaa sähkölinjalle saakka.

Sähkölinjalla ojan ylitykseen joudutaan rakentamaan silta. Sähkölinjan alustaa pitkin reitti suunniteltiin aina Karttionielle saakka (Kuva 8.). Reitin ja Karttiontien risteykseen tarvitaan varoitusmerkki. Reitti suunniteltiin kulkemaan Karttiontieta noin 300 m, jonka jälkeen se erkanee Karttiontieltä ja jatkuu sähkölinjaa pitkin aina Peurasuolle asti (Liite 1). Reitti suunniteltiin jatkumaan Peurasuon peltoaukean reunan kautta Junninojalle. Peurasuon peltoaukean lopussa on veto-ojan ylitys, johon joudutaan rakentamaan silta.

Lisäksi Junninojan varresta tulee raivata risukkoa näkyvyyden parantamiseksi. Myös penkan tasaaminen olisi suotavaa selkeän reittilinjan varmistamiseksi.

Reitti linjattiin ylittämään Junninoja kohdasta, jossa on valmiina riittävän leveä rumpu (Kuva 9.). Tästä eteenpäin reitti suunniteltiin seuraamaan Kallioselän hiihtoreittiä (noin 180 m), josta siirtymäreitti suunnattiin sähkölinjalle. Reitin tullessa sähkölinjalle joudutaan reittilinjausta kaartamaan, koska sähköpylväät tulee kiertää. Lisäksi sähköpylväiden ympäristöstä tulee raivata pensaikkoa ja pienpuustoa, jotta ei synny vaaratilanteita näkemäesteiden takia. Lisäksi tälle reittiosuudelle tarvitaan kaksi uutta siltaa. Sähkölinjalta reitti suunniteltiin jatkumaan taas Peuranniityllä menevän Kallioselän hiihtoreitin rinnalla (noin 300 m). Reitin lopussa ennen virallista Kallioselän moottorikelkkareittiä (Kuva 11.) Peuranniityllä tulee raivata pensaikkoa pois Junninojan penkalta, jotta näkyväisyys on riittävä. Lisäksi joudutaan levantämään siltaa Junninojan yli.



KUVA 8. Näkymä Hepo-ojalle Karttionieltä.



KUVA 9. Junninojan ylityspaikka.

5.3 Reittivaihtoehto 3 Päivärinteen Itäpuoli – Kallioselän reitti

Kolmas siirtymäreittivaihtoehto Päivärinteen taajamaan suunniteltiin alkavaksi Holapanmontun ulkoilualueelta (Liite 2). Reitin alussa kierretään massiivinen läjitetty hiekkakasa sen länsipuolelta, sillä hiekkakasa toimii vauhdinottomäkenä mäenlaskijoille ja lautailijoille (Kuva 10.).

Holapanmontun ulkoilualueelta reitti linjattiin Kankaalantietä pitkin aina Vänntilänojan varteen. Reitti seuraa Vänntilänojaa länteen päin Piilolantien kohdalle, jossa reitti ylittää Vänntilänojan ja jatkuu samaa linjausta kuin reittivaihtoehto 1 (Liite 1) Kallioselän moottorikelkkailureitille (Kuva 11.). Vänntilänojan ylityskohdassa olemassa olevaa rumpua levennetään ja raivataan kanavan penkalla olevaa risukkoa pois.



KUVA 10. Holapanmontun ulkoilualueen vauhdinottomäki.



KUVA 11. Suunniteltujen reittien yhtymäkohta Kallioselän moottorikelkkareitille.

6 Johtopäätökset ja kehittämis ehdotukset

Päivärinteen taajamaan perustettava moottorikelkkailijoille tarkoitettu siirtymäreitti on haasteellinen tehtävä, koska alueella on suurimmaksi osaksi omakotitaloja, joissa asuu lapsiperheitä, joten reittivaihtoehdot ovat aika vähissä. Kuntoilu- ja kävelyreittejä on perustettu alueelle jonkin verran ja niiden hyödyntäminen siirtymäreittien saamiseksi on lähes välttämätöntä. Tämä aiheuttaa suunnittelulle ylimääräisiä paineita, jotta reittien yhteiskäyttö olisi jouhevaa ja sopuisaa.

Kun reitit rakennetaan tarpeeksi leveiksi, onnistuu niiden yhteiskäyttö luultavasti ilman hankaluuksia. Selkeät opasteet, rajoitukset ja valvonta ovat perusta reittien asialliselle käytölle ja käyttäytymiselle. Moottoritoimikunta on luvannut järjestää mahdollisimman paljon talkoita siirtymäreittien ja opasteiden rakentamiseksi, jolloin reittien rakentamiskustannukset saataisiin mahdollisimman alhaisiksi.

Siirtymäreittien toteuttamisella saataisiin nykyinen, jo osittain käsistä riistäytynyt tilanne hallintaan ja sopu kaikkien alueella asuvien ja alueella liikkuvien välille. Ja mikä vielä tärkeämpää, ulkoilua ja liikuntaa harrastavat lapset, nuoret ja aikuiset voisivat harrastaa kukin mieluisinta lajia turvallisesti, eikä häirittäisi kenenkään kotirauhaa pihojen läpi ajaen.

Reittivaihtoehto 1 on mielestäni ehdottomasti paras. Lisäksi sitä voitaisiin kehittää siten, että alueen elintarvikekauppa voisi hyötyä reitin läheisyydestä. Eli suunnitellaan kelkkaparkki Sairaalan tien varressa olevan lämpökeskuksen tontille. Siitä olisi vain noin 200 m matka Valtunpolkua pitkin kaupalle, josta voisi käydä hankkimassa esimerkiksi elintarvikkeita ja samalla kelkkailijat voisivat pitää pienen tauon matkan aikana.

Reittivaihtoehtoa 3 voitaisiin kehittää lisää siten, että Holapanmontun ulkoilualueelle rakennettaisiin parkkialue ja esimerkiksi laavu tai kota. Siten ulkoilualueutta voitaisiin käyttää taukopaikkana ja sellaiset kelkkailijat, jotka kuljettavat kelkan auton peräkärryllä, voisivat käyttää Holapan monttua purku- ja lastauspaikkana. Myös Päivärinteellä olevan kaupan läheisyyttä voitaisiin käyttää hyödyksi, kun retkeilijät voisivat hankkia elintarvikkeita ja virvokkeita taukopaikan läheisyydestä. Tämän reittivaihtoehdon suurimpana miinuksena on se, että selkeää yhteyttä Oulujoelle on hankala suunnitella ja oletettavasti vielä hankalampi toteuttaa. Holapanmontun ja Oulujoen välinen alue on suurimmaksi osaksi viljelyksessä olevaa peltomaata ja rannassa olevat tontit ovat yksityisten omistuksessa, joten lupaa reitille on varmasti hankala saada.

7 Pohdinta

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli löytää kolme hyvää siirtymäreittivaihtoehtoa Päivärinteen taajamaan. Päämenetelmänä käytettiin maastossa tapahtuvaa reittisuunnitelmaa, joka tallennettiin maastokäynnin aikana GPS-laitteella, josta se siirrettiin karttapohjalle. Työn tuloksena saatiin aikaiseksi kolme vartenotettavaa vaihtoehtoa siirtymäreiteille. Reittivaihtoehto 1. on paras ja kehittämiskelpoinen, vaikka se kulkee Päivärinteen taajaman keskustassa. Tämän reitin käytettävyys on selkeästi paras, vaikka se lisää moottorikelkkaliikennettä taajamassa. Suurin osa moottorikelkkailijoista osaa ottaa huomioon ympäristön missä liikkuvat, sekä huomioivat opasteet ja rajoitukset. Liikun myös itse aika paljon moottorikelkalla ja räikeät ylilyönnit kelkkailijoiden keskuudessa ovat mielestäni vähentyneet viime vuosien aikana. Tämän takia voin suositella 1. reittivaihtoehdon rakentamista Päivärinteelle.

Opinnäytetyön aikataulu venyi turhan pitkäksi, vaikka se lähti alussa hyvin liikkeelle. Omat työkuviot ja muut syyt kuitenkin sotkivat aikataulun ja työn uudelleen aloittaminen oli hieman hankalaa. Loppujen lopuksi työ eteni aika joutuisasti ja olen tyytyväinen lopputulokseen. Työn aikana tuli kerrattua paikkatietojärjestelmää ja tutustuttua Päivärinteen laajenevaan asutukseen ja Päivärinteen historiaan suhteellisen hyvin.

Lopuksi haluan kiittää erityisesti edesmennyttä Jokirinteen kylätoimikunnan puheenjohtajaa, Rauno Mattilaa ja moottorikelkkatoimikuntaa yhteistyöstä. Sain hyvän mahdollisuudesta tehdä itselleni mielenkiintoisen opinnäytetyön, josta voi olla tulevaisuudessa oikeaa hyötyä Päivärinteen asukkaille ja erityisesti meille moottorikelkoilla liikkuville.

Lähteet

Herva, P. 2000. Moottorikelkkailureittien suunnittelu ja ympäristövaikutukset. Lapin Ympäristökeskus. Rovaniemi

Jokirinteen kylätoimikunta. Luettu 15.2.2012.

Koskinen, K. 2012. Pohjois-Karjalan virkistysreittien ja -kohteiden käyttöoikeuksien uudistaminen. Vaihtoehtojen juridis-taloudellinen tarkastelu. Osaraportti 1. Monikäyttöreittistön sopimusoikeudellinen perusta. Hakupäivä 7.3.2013.

<http://www.pohjoiskarjala.fi/dman/Document.phx?documentId=zv32612135610013&cmd=download>

Kuntalaki 17.3.1995/365. Hakupäivä 7.3.2013.

[http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1995/19950365?](http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1995/19950365?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=kuntalaki#a365-1995)

[search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=kuntalaki#a365-1995.](http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1995/19950365?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=kuntalaki#a365-1995)

Maastoliikennelaki 22.12.1995/1710. Hakupäivä 7.3.2013.

[http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1995/19951710#L3.](http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1995/19951710#L3)

Mankonen, I. 2003. Moottorikelkkailureitistön perustaminen – Keski-suomalainen malli. Keski-Suomen Liitto, Julkaisu B 124,1-15.

Päivärinteen Osayleiskaava 2012. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS). Muhoksen Kunta. Hakupäivä 7.3.2013. [muhos01.hosting.documenta.](http://muhos01.hosting.documenta.fi)

Suomen latu. 2002. Ulkoilureittien suunnittelun ja toteuttamisen periaatteet. Hakupäivä 7.3.2013. [http://www.suomenlatu.fi/@Bin/2044641/reittisuunnittelu.pdf.](http://www.suomenlatu.fi/@Bin/2044641/reittisuunnittelu.pdf)

Tallgren, M. 1999. Moottorikelkkailureitin Perustaminen. Maanmittauslaitos. Helsinki

Tieliikennelaki 3.4.1981/267. Hakupäivä 7.3.2013.

[http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267.](http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267)

Ulkoilulaki	13.7.1973/606.	Hakupäivä	7.3.2013.
http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1973/19730606 .			
Vesilaki	27.5.2011/587.	Hakupäivä	7.3.2013.
http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110587 .			

LIITTEET



